SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 19 minutos)

-En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, doy la bienvenida a los representantes de las intergremiales del transporte.

Lamentablemente, debo informar que algunos de nuestros compañeros tuvieron que concurrir a una reunión en forma urgente, por lo que no pueden estar presentes en este momento.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Efectivamente, el señor Ministro de Economía y Finanzas ha convocado a algunos colegas nuestros a una reunión en forma urgente, de modo que la Comisión ha quedado diezmada. De todas maneras, quedará constancia en la versión taquigráfica de todo lo que se hable en esta sesión.

SEÑOR GONZALEZ.- Como es sabido, desde el año 1999 venimos luchando por la legalidad del sector del transporte de cargas, que venía trabajando en una forma bastante desprolija, y en el año 2000 llegamos a un acuerdo con el Gobierno que se concretó en la Ley de Presupuesto, con respecto a la profesionalización del sector. En esa instancia se creó un órgano de control, integrado por los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas y por un delegado de la mesa intergremial de transportistas profesionales de carga, que iba a regular principalmente el transporte de carga por carretera.

El motivo de la solicitud de esta reunión se relaciona con el último conflicto que tuvimos con el Gobierno, sobre el cual llegamos a un acuerdo en algunos puntos, como por ejemplo, la sustitución del IMESI por el IVA en el precio del gasoil, propuesta que va a integrar un proyecto de ley. Además, quedamos a la espera de una solución con respecto a los nuevos peajes y al alto costo de los anteriores. Por otro lado, también se comenzaron a buscar algunas salidas a ciertos temas que afectan al transporte internacional y otros están pendientes de acuerdo. Precisamente, nos ha acompañado hoy un delegado del transporte internacional, que podrá informarlos mejor acerca de lo que estamos solicitando.

Dentro de los puntos que quedaron pendientes con el Gobierno, existe uno muy importante, que es el del endeudamiento del sector, tanto con la banca pública como con la privada, lo que está creando serias complicaciones debido a la retención de vehículos y a los juicios que se están acumulando en torno a los transportistas.

Hay otro tema que nos interesaba conversar en esta Comisión, al que pensamos habría que buscarle una solución, y es el del IVA del flete al agro. En la actualidad, este IVA no se está pagando; se pierde en el camino. Entendemos -reitero- que habría que buscarle una solución a esto, puesto que los culpables de que ese IVA desaparezca o no se facture somos los transportistas, y no queremos seguir cargando con esa responsabilidad. Si el agro precisa un flete con IVA cero, que así se establezca, pero no es justo que nosotros tengamos la responsabilidad de no poder facturar al agro porque no descuenta IVA, quedando como rehenes de esa situación.

SEÑOR BATISTA.- Quiero transmitir la inquietud que tiene la Intergremial, que está llevando a cabo una gran lucha interna. Lo que más queremos, nuestro principal desafío, es tender a la formalización de toda la actividad. A raíz de esto, hemos trabajado junto con el Gobierno tratando de aprobar las normas a las que recién se refirió el señor González, con el fin de que los transportistas que realmente puedan trabajar sean los que están formalmente constituidos y aportan al Estado, en virtud del problema que se ha venido dando en nuestro ámbito -aunque creemos que se da en toda la sociedad- de que los informales van fijando los precios del mercado. En nuestro caso, son los informales quienes cada vez más fijan el precio de los fletes. En consecuencia, un poco por necesidad y otro poco porque se lo quería hacer así, muchos transportistas no pagaban al Banco de Previsión Social, a la Dirección General Impositiva, ni la inspección de los camiones y los aportes de los empleados ni los seguros de accidentes, por lo que la tarifa de flete que podían cobrar era muy baja. A veces, esto generaba hasta simpatía, ya que se tendía a pensar que era un pobre señor que tenía que trabajar para vivir. Pero de esa manera ese pobre señor estaba perjudicando al Estado, que no tiene plata para cumplir con sus obligaciones, a los transportistas, que pagaban regularmente con mucho esfuerzo, y a los empleados porque no tenían la protección de la seguridad social. En definitiva, se beneficiaba uno y se perjudicaba a todo el mundo. A este respecto hemos discutido mucho a nivel interno, porque estábamos elaborando una normativa tipo corsé ya que coparticipábamos con el Gobierno en la implementación de un corralito en el que íbamos a estar todos porque las reglas de juego deben ser parejas.

Estamos apostando al mecanismo de la retención del IVA que hacen los contratantes del flete -de modo que ningún transportista pueda quedarse con dinero ajeno- del anticipo de retención de BPS -que entra a jugar en este momento- y de un órgano de control de integración mixta entre el Poder Ejecutivo y los transportistas con agentes de control en la calle. Lamentablemente, estamos en el peor momento del país, pero esperamos que quien no esté en la formalidad se dedique a otra actividad.

Como dijimos, llegamos a un acuerdo con el Gobierno, que se comprometió a elaborar un proyecto de ley -que creo los señores Senadores tienen en su poder- que incluye el IVA en el precio del gasoil. Esta medida es, más que nada, de estímulo al trabajador formal, puesto que el informal, como no paga impuestos, no los va a poder descontar de su facturación. Lo mismo sucede con relación a un descuento en los peajes, que va a ser deducido de la liquidación de impuestos de los transportistas formales. Por lo tanto, el que está informal no va a poder deducirlo.

Creemos que si seguimos en el camino de trabajar a conciencia vamos a beneficiarnos todos. Más que beneficiar a los transportistas que están formalmente constituidos, se estaría bajando el costo del país para esa gente, pagando todos.

A nuestro entender, estas tres medidas -la de los peajes, la del gasoil y la de la legislación para controlar la actividad en todo el país- serían las más adecuadas para que todos paguemos, y así paguemos menos. Creemos que en algún momento el Gobierno compartió esa filosofía, ya que se hizo un esfuerzo para llevarla a la práctica. Esperamos que se pueda aprobar a la brevedad el proyecto de ley que trata esta problemática.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber cómo se identifican los transportistas que están en situación formal.

SEÑOR BATISTA.- En la Ley Nº 17.296 se creó el Registro de Transportistas de Carga que está en la órbita del Ministerio. En ella se establece que sólo pueden hacer fletes para terceros los que estén inscritos en dicho Registro.

¿Quién se puede inscribir en el Registro? Cualquier empresa que tenga un camión. ¿Qué va a pedir el Ministerio? Los certificados del Banco de Previsión Social y de la Dirección General Impositiva, el contrato social, y en contrapartida ya dio un número de habilitación y un "stikers" para poner en los camiones.

A su vez, hemos llegado a un acuerdo con las Intendencias con respecto a una patente especial, en función de que el transporte de carga -aunque no es similar al transporte de personas- también cumple un servicio público. A raíz de ello, la Intendencia de Montevideo dio una chapa especial, la STP; la S significa que es de Montevideo y la T y la P corresponden a Transporte Profesional. También la Intendencia Municipal de Flores ha tomado una medida similar.

De esta manera, entonces, hay un Registro de transportistas de carga que van a estar identificados y controlados, para que de esa manera puedan trabajar para terceros.

SEÑOR PEREZ.- Quería aprovechar para mostrarles el distintivo que identifica a los vehículos como pertenecientes a una empresa de carga profesional. Aquí están los profesionales y los aspirantes que, hoy por hoy, son los que tienen algún problema de endeudamiento con el BPS y la DGI. A partir de la ley que permite acogerse a los beneficios de la refinanciación y ponerse al día, se fijaría el punto de partida -que supuestamente será el 1º de enero- para que todo el mundo esté cien por cien legal y actuando acorde al Reglamento, como debe ser. Este es un tema sobre el que hemos venido trabajando en virtud de que cada vez somos menos los que pagamos más, cosa que no entendemos justa dentro de nuestro sector, ni tampoco en ningún otro.

También tenemos un inconveniente con el agro ya que es muy difícil lograr que alguien nos pague el IVA. Hace pocos días el contador Zaindesztat asumió la Dirección de la DGI con un apetito de inspeccionar empresas que entiendo totalmente justo, porque yo soy de los que realmente contribuyen, de los que pagan sus tributos. Pero el punto es que a la hora de facturar no conseguimos hacer un flete porque, como es sabido, el agro está pasando un momento muy difícil. Por lo tanto, creemos que sería bueno solucionar este problema antes de ese punto de partida a que hacía mención con relación al 1º de enero, ya que si no es así luego nos encontraremos con un IVA de flete que el agro no va a poder descontar y un IVA de gasoil que, si bien está dentro del acuerdo que hicimos, tampoco podrán descontar el pequeño o mediano productor no contribuyente del IRA.

En consecuencia, creemos que habría que legislar o, al menos, sentarse en torno a una mesa para trabajar, para ver de qué manera podemos encontrar un camino de salida para el agro, a fin de que el transporte no sea rehén de la situación que el agro está viviendo. En definitiva, a una empresa que hace transporte de haciendas o de cereales que no tiene cuatro o cinco camiones y no factura nada, no le alcanzan los camiones para pagar lo que debe a la DGI. Por lo tanto, ese es otro sector no rentable que se está apoderando de parte de lo nuestro para poder acomodar un poco sus números.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comprendemos el planteo, pero el tema es difícil de solucionar. Sabemos que a quien tiene una granja, una chacra o ganado le cuesta trabajo restituir el IVA. Ahora bien; lo concreto es que a pesar de que le cueste trabajo, tendrá que pagarlo.

SEÑOR PEREZ.- Hace unos días nos reunimos con el Presidente del Banco de Seguros del Estado para plantearle la posibilidad de que el hecho de que la prueba de alcoholemia practicada a los choferes dé positiva sea un agravante para que, sin más trámite, puedan ser despedidos de la empresa. Esta es una gran preocupación para nosotros los transportistas porque, como es obvio, no podemos estar todo el tiempo al lado del chofer para saber si estaba trabajando o tomando algo en un bar. Muchas veces nos ha ocurrido que para despedir a un chofer que involucró a la empresa en un accidente, hay que pasar por un juicio, esperar mucho y luego ni siquiera lo podemos despedir sin que haya lugar a la indemnización. Por lo tanto, creemos que sería bueno que también en ese sentido se pueda legislar, para que sea sencillo el despido y que constituya una "carta" en la manga para presionar a los choferes en cuanto a que no sólo pueden quedar sin trabajo cuando ocurra algo así, sino que también -y habría que llevar un registro en esta materia- se les retire la libreta de conducir.

SEÑOR SERRENTINO.- Vengo en representación de la Cámara de Transporte Internacional.

Hemos adjuntado al documento que la intergremial presenta, una minuta de trabajo que, en representación del transporte internacional, queremos hacer llegar a esta Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado.

Al margen de estar comprometidos con la profesionalización de todo el sector del transporte nacional, compartimos la preocupación de los colegas.

Quizá las situaciones más complicadas que se le presentan al transporte internacional de carga están vinculadas, más que nada, a la crisis regional. Concretamente, éste se ha visto afectado directamente en su competitividad por las asimetrías que aún existen en los distintos países.

En este momento se está celebrando, en Foz de Iguazú, una reunión del Subgrupo de los Cinco del MERCOSUR que, además de su agenda normal, está trabajando -con la presencia del señor Ministro- para ver si se pueden encontrar algunas soluciones en forma bilateral que permita llegar a las negociaciones pertinentes a fin de que estas medidas "espejo" que supuestamente han tomado los argentinos, puedan mitigarse en su efecto y así dejar de padecer los enormes detenimientos de cargas que se han producido en la frontera, fundamentalmente para la salida de exportaciones uruguayas.

Por otro lado, sabemos que el señor Ministro va a mantener contactos en los próximos días con el señor Ruckauf para tratar concretamente este tema de las trabas que se están poniendo, tanto al transporte de cargas internacionales como al de pasajeros.

La minuta que hemos incorporado hace referencia, fundamentalmente, a tres acuerdos internacionales que nuestro país ha suscrito oportunamente y que ahora solicitamos al Senado que retome en su consideración. Las inquietudes que dejamos planteadas tienen que ver, en primer lugar, con el contrato de Transporte y Responsabilidad Civil del Portador en el transporte internacional de mercancía por carretera. Dicho contrato es esencial porque hace a la actividad de nuestro sector y fue aprobado por países que

integran el Cono Sur -entre ellos, Uruguay- y fue protocolizado como Acuerdo de Alcance Parcial de ALADI, en el año 1995. Sin embargo, aún falta ser internalizado por nuestro país. Sabemos que cuenta con la opinión favorable de todos los Ministerios competentes que lo han refrendado y tenemos conocimiento de que surgió alguna otra iniciativa de la Comisión Interamericana de Derecho Internacional Privado que de alguna manera incursionó en aspectos de este convenio, reitero, aprobado a nivel multilateral en el Cono Sur, y pretendió introducirle modificaciones. Creemos que por este motivo se ha detenido la internalización de dicho convenio, por lo que aún en el año 2002 esperamos su aprobación por el Poder Legislativo.

En segundo término, queremos referirnos al Acuerdo para la Facilitación de Transporte Multimodal de Mercaderías, aprobado en 1994 por nuestro país y protocolizado también como Acuerdo de Alcance Parcial de ALADI en diciembre de ese mismo año. Respecto al mismo, aún falta su ratificación por nuestro país, quizás debido a un problema que se suscitó cuando fue impugnado por la Cámara de Aseguradores debido a la existencia previa de un decreto del Poder Ejecutivo, ya que se entendía que no se había seguido el procedimiento correcto de internalización.

Por lo tanto, solicitamos que el Poder Legislativo también tome cartas en este asunto.

En tercer lugar, existe otro proyecto de reciente aprobación -en el mes de julio de este año- en el ámbito de los Ministros de Justicia del MERCOSUR, donde nuestro país estuvo representado por el Canciller. Se trata de un acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato internacional de carga entre los Estados Partes del MERCOSUR. Para sorpresa nuestra, este convenio, que establece una jurisdicción especial, un régimen especial -que además es una excepción al régimen general de los contratos privados- fue aprobado por el Ministerio de Relaciones Exteriores sin consultar siquiera al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Antes de su aprobación presentamos una nota al Ministerio de Relaciones Exteriores y una carta al señor Presidente de la República -ambos documentos han sido adjuntados a la minuta que entregamos a esta Comisión- en las que dejábamos manifestada nuestra posición a la misma, por entender que lesiona los intereses legítimos de nuestro sector. Esto no se debe solamente al hecho de no haber sido consultados, sino que tampoco se pidió opinión a las autoridades competentes en materia de transporte de nuestro país. Así se lo hicimos saber al señor Presidente de la República, aunque el acuerdo fue finalmente aprobado por los Ministros de Justicia -en nombre de nuestro país lo hizo el señor Ministro de Relaciones Exteriores- por lo que venimos a manifestar ante esta Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado nuestra oposición a que ese proyecto se internalice en las condiciones en que fue aprobado.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- En cuanto a este último tema relativo a convenios de carácter internacional, algunos de los cuales deberían ser aprobados y otros que tendrían que rechazarse, propondría que los mismos se incorporen como tema en el Acta de la Comisión a efectos de que se comunique a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado. Esto se debe a que, aunque los temas allí tratados tienen claros componentes del área de transporte, todo lo que se relacione con aprobación parlamentaria de acuerdos internacionales, corresponde a la Comisión de Asuntos Internacionales. Esto es así para cualquier tipo de asunto que se trate en esos convenios, ya sea de seguridad, salud, defensa nacional. El tema de los acuerdos internacionales abarca una temática muy variada pero, reitero, como el instrumento es internacional y requiere informe de la Comisión pertinente para que tengan o no aprobación parlamentaria -a veces los temas resultan informados en forma positiva y otras de modo negativo- debería informarse a la Comisión de Asuntos Internacionales.

En consecuencia, reitero que no hay inconveniente en que el asunto ingrese por esta vía, pero sería prudente que la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado reciba la preocupación que nos han planteado y se informe de que existen unos instrumentos a medio aprobar que deben seguir su trámite legislativo.

SEÑOR SERRENTINO.- Con respecto a los tres acuerdos que hemos mencionado, el relativo al Contrato de Transporte, CRT -que es el documento esencial de nuestra actividad porque identifica y establece las cláusulas que definen derechos y obligaciones de este trabajo- se trata de un contrato vinculado fundamentalmente al negocio de la compraventa internacional, y sabemos que ha llevado una larga discusión en la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado el año pasado, cuando creo que la presidía el señor Senador Singer.

Por lo tanto, la Comisión de Asuntos Internacionales está enterada del tema y a fines del año 2000 y principios del 2001, convocó a los asesores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para tratar el acuerdo sobre el Contrato de Transporte. Esa convocatoria surgió, precisamente, por una iniciativa que se había planteado para un nuevo contrato de transporte que no tiene nada que ver con esta que se ha aprobado en 1995 como Acuerdo de Alcance Parcial de ALADI. Además, surgió otra iniciativa en la Conferencia de Derecho Internacional Privado de la OEA que establece cambios al convenio originalmente suscrito por nuestro país. A raíz de ello, la Comisión de Asuntos Internacionales invitó a los asesores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quienes concurrieron en varias oportunidades -creo que el año pasado- hicieron las aclaraciones correspondientes -contamos con las versiones taquigráficas de esas sesiones en que se desarrolló la discusión entre los representantes del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo- pero desde ese momento no sabemos en qué estado se encuentra el planteamiento en el ámbito legislativo. Por la vía de informes que nos han llegado de los asesores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sabemos que aparentemente se habrían recogido con beneplácito las observaciones de las autoridades del transporte de nuestro país.

Por estos motivos, hacemos llegar esta información a los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, ya que se identifica específicamente con nuestra actividad.

Si bien comparto lo que señala el señor Senador Fernández Huidobro, entendemos que los Legisladores vinculados a la Comisión de Transporte y Obras Públicas deben conocer los problemas del transporte, así como el juego de intereses que hay en discusión para aprobar proyectos un año y tratar de modificarlos desde otros ámbitos, en uno distinto. Entonces, hay un cúmulo de situaciones planteadas que consideramos deben ser de conocimiento de los señores Senadores en su conjunto.

Con respecto a los otros dos acuerdos, debemos decir que no están internalizados. Por lo tanto, queremos que, eventualmente el Poder Ejecutivo remita al Parlamento los proyectos correspondientes. En ese sentido, cabe aclarar que, entre los que dejamos en el documento, no queremos que se internalice el último. Hicimos saber al señor Presidente de la República nuestra posición "prima facie" en una carta dirigida a su persona, cuya copia adjuntamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si tendrán que ir a la Comisión de Asuntos Internacionales o, de lo contrario, lo mandaría esta Comisión de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Con relación al resto de los planteamientos, y como en la sesión del miércoles pasado estuvo presente el Movimiento de Transportistas del Interior -que reivindicó la necesidad de un impuesto al gasoil para el pago de los tributos que corresponden al transporte profesional, pero no mencionó el tema del IVA, que forma parte de un acuerdo con el señor Ministro- y a los efectos de mi esclarecimiento en torno a estos temas que nos resultan muy complejos para quienes los miramos de afuera y debe tomar posición, así como componer una opinión, diremos lo siguiente. Lo del endeudamiento planteado es universal. Ello ha quedado de manifiesto en todas las Comisiones a las que asistimos a través de lo que menciona la gente que concurra a esos ámbitos. Si no entiendo mal, ese IVA va a ir incorporado al precio del gasoil y, por ende, van a necesitar factura cada vez que concurran a una estación de servicio, para luego descontar ese impuesto. Eso deberán hacerlo todos los camioneros que estén identificados con el "cartelito" que nos mostraron hace un momento, y las estaciones de servicio expenderán la correspondiente factura, etcétera. Sin embargo, se topan con el problema del agro. Es decir, quienes fletan camiones para que le lleve la carga, en el caso de ser agricultores o ganaderos, por ejemplo, como no pueden descontar el impuesto, tienen problemas. Estoy haciendo el comentario en voz alta para saber si comprendí bien el tema. O sea, pícaramente, entiendo la posición de los transportistas del interior, cuyos fletes son fundamentalmente del agro y, por tanto, si no tienen IVA quieren tener el impuesto incorporado al gasoil.

En lo que tiene que ver con el peaje, no lo entendí totalmente. Supongamos que ustedes vienen con el camión identificado, pasan por un peaje y hacen el pago por el que se les otorga el recibo correspondiente. Luego, en la declaración de impuestos, pueden descontar todo o parte del peaje pagado.

SEÑOR GONZALEZ.- Se trata de un 40%, señor Senador.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Lo otro que quiero saber tiene que ver con el tema que hablamos con el señor Ministro Cáceres, cuando se le reprochó la cantidad enorme de peajes. En ese sentido, se mencionó que se iba a expedir una cuponera a los transportistas. Entonces, quisiéramos saber si eso no funciona más y si esto sustituye ese expendio.

SEÑOR GONZALEZ.- En los contratos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene con los concesionarios ya brinda una boletera. Se puede comprar una cuponera de 25 boletos, con la que se tiene un 20% de rebaja. Cualquier comprador puede ir y pagar por adelantado 25 boletos, que puede usarlos el mes que los compra y el siguiente. Si no los usa a todos, pierde algunos boletos; en caso contrario, gana el 20% de su compra por haberlos obtenido por adelantado. Eso sigue existiendo pero hacerlo en cada peaje es prácticamente imposible, porque no hay una cuponera que sirva para todos los peajes. En el conflicto anterior y desde 1999, así como en el compromiso que había asumido el señor Ministro, se había planteado que se nos concediera una cuponera que sirviera para todos los peajes, pero eso nunca se llevó a cabo. Como consecuencia de los nuevos peajes que surgen, las cuponeras de éstos van a ser de menos boletos porque el contrato de concesión dice que pueden ser de 10 en lugar de 25. Reitero que esto refiere a las cuponeras, que puede obtener cualquier persona, profesional o no, y que si vive en el barrio con un auto tiene el 80% de descuento en lugar del 20%. Son cuponeras especiales que están dentro de los contratos con los concesionarios de peajes.

En el caso del transportista profesional, aparte de lo que mencionamos, existen dos opciones: comprar la cuponera con el 20% de descuento o pagar el peaje en el momento correspondiente. En ambos casos, luego podrá descontar un 40% como IVA de lo que pagó por peaje.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- La verdad es que el tema del IVA que se mencionó, me confunde.

SEÑOR GONZALEZ.- Se deduce como si fuera un IVA.

SEÑOR PEREZ.- Con respecto a la duda del señor Senador sobre el IVA en el gasoil, anoté un punto para aclararlo.

En lo que hace al Movimiento de Transportistas del Interior, quiero aclarar que en la Intergremial de Transportistas Profesionales de Carga están representados todos los departamentos del interior. Es más; en más de un departamento, existen una, dos o más gremiales. A veces, en algunos departamentos, una ciudad se identifica con un nombre y otra con uno diferente. Si bien se trata de distintas gremiales, de alguna manera están dentro de lo que es la Intergremial del Transporte. Como decía, están representados todos los departamentos, salvo Treinta y Tres.

SEÑOR GONZALEZ.- Hay transportistas de Treinta y Tres que, indirectamente, también la integran.

SEÑOR PEREZ.- No están afiliados con un nombre. No son los transportistas de Treinta y Tres diferentes a los del Movimiento de Transportistas del Interior que se mencionó, porque no están organizados, pero sí están de acuerdo con las ideas que defendemos.

En ese sentido, si bien es cierto que en el Movimiento de Transportistas del Interior no haya ninguno de Montevideo, quiero que tengan bien claro que representamos, no a este último, sino a toda la República. En lo personal, represento a una gremial que identifica a transportistas de Canelones, Florida y Lavalleja, razón por la que me creo del interior, como cualquier otro.

Con respecto al tema del IVA en el gasoil, cabe indicar lo siguiente. Se supone que el precio del gasoil va a ser el mismo que el actual para aquel que no pueda descontar el impuesto, y será más barato para el que sí pueda hacerlo, que es la empresa profesional de cargas. Estas deben tener como giro principal el transporte de cargas para terceros, y es principal cuando las ventas superan más del 50% del total. Quiere decir que quedaría excluido de descontar el IVA aquel que tiene una barraca de materiales de construcción y que, además, utiliza su camión para competir haciendo fletes.

Como representante de una gremial del interior puedo decir con total honestidad que conozco muchísimos transportistas que tienen una empresa rural y con su camión afectado a esa empresa pagan $ 2.000 ó $ 3.000 cada cuatro meses compitiendo y llevando adelante un flete de las mismas características que el de una empresa profesional, pero con un costo totalmente diferente.

Desde un principio nosotros hemos apuntado a que la característica de empresa profesional nos identifique como tales y nos permita competir en situaciones diferentes a las de quienes no son profesionales. Me refiero, por ejemplo, a la posibilidad, entre otras, de descontar el IVA del gasoil. En lo que me es personal, puedo dar mi número de RUC y decir que mi empresa está al día con los pagos correspondientes. Sin embargo, me gustaría saber si aquellos que están en contra de todo esto han pagado algo en los últimos dos años; probablemente no, sobre todo, teniendo en cuenta que la economía y el país están en crisis. Digo esto porque

me consta que mucha gente del movimiento del interior jamás en la vida arrimó un peso a la Dirección General Impositiva y hasta podría decir que ni saben dónde queda. Inclusive, dentro de mi gremial ha pasado que algunos de sus integrantes de pronto tienen un camioncito afectado a su empresa rural y ante un planteo como el que hemos hecho nos responden "cómo me vas a venir a plantear ahora que tenemos que pagar IRIC, IVA, Banco de Previsión Social y el seguro de chofer". ¡Cómo no nos va a plantear esto si jamás pisó la Dirección General Impositiva!

Entonces, esa es la realidad de muchos transportistas del interior, pero es lo que, a su vez, nos ha ido llevando a la destrucción del transporte, ya que los costos de producción entre una empresa y otra son muy diferentes. Si a esto le agregamos la probabilidad de que se haya comprado un camión pero tampoco jamás pasó por el Banco de la República a pagar una cuota, llegamos a la conclusión de que menos competitiva va a ser la empresa que tiene sus papeles al día.

Por cierto, es difícil estar a favor de esta propuesta cuando lo que planteamos es que todos estemos en igualdad de condiciones, cumpliendo con los deberes y las reglamentaciones correspondientes, y lo otro es la nada. En todo caso, si lo que queremos es eso, entonces, que sea la nada para todos, o sea, que los que estamos trabajando dentro del sistema legal no tengamos que pagar Dirección General Impositiva, IVA y Banco de Seguros. De esa manera, seguramente vamos a ser tan competitivos como ellos.

En determinado momento propusimos que todos los impuestos se trasladaran al gasoil y, de esa manera, cuando uno cargara el combustible estaría cubriendo todos los impuestos. Sin embargo, el Ministro de Economía de aquel entonces entendió que ello no era posible. Por ese motivo, optamos por este otro camino mediante el cual intentamos aliviar un poco el peso tributario que tiene la empresa de transporte que mantiene sus pagos al día.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- En verdad, este es un tema apasionante, especialmente para alguien que quiere conocerlo; por ello, les solicito que contemplen mi ignorancia.

Si entendí bien, todo depende de dónde esté el camión. Por ejemplo, si alguien compra un camión y es transportista profesional, el Estado le exige el pago de una serie de impuestos; por el contrario, el transportista que no se autodefine como profesional, si quiere, puede eludir el pago de esos impuestos tal como lo hace cualquier persona que tenga un camión y realice transporte de carga a todos lados. Inclusive, según los mismos ejemplos que se han expuesto como el de que una empresa rural, un barraquero, o un particular que tiene un camión -ya sea porque lo compró o porque lo heredó- decide trabajar haciendo fletes, si no se autocalifica como transportista profesional está eximido o puede eludir una cantidad de impuestos, mientras que aquel que específicamente compra el camión para trabajar como transportista debe registrarse en determinados ámbitos y pagar determinadas cargas. ¿Es esto lo que ocurre en la práctica?

SEÑOR BATISTA.- La empresa de transporte de carga es una empresa como cualquier otra similar a las que existen en el país. Quiere decir que paga el 23% de IVA y la diferencia de venta y de compra, los aportes de los empleados, el certificado único del Banco de Previsión Social y si pasa por los peajes, por tratarse de un camión, paga una tarifa que fija el Ministerio, o sea, hace sus pagos tal como cualquier otra empresa. En cuanto al peaje, obviamente, el de un equipo completo de camión es de $ 271, mientras que el de un auto es de $ 70 porque, por supuesto, el camión implica un mayor desgaste de rutas.

De modo que, reitero, en cuanto a los impuestos, la empresa transportista es igual a cualquier otra empresa, pues no debe pagar impuestos adicionales. Ahora bien, con esta normativa que se empezó a aplicar hace dos o tres años se intentó lo siguiente. Se daba la situación de que había mucha gente que quedaba sin empleo, compraba un camión -muchas veces usado, que pagaba o no, en cuotas o como fuera- y salía a hacer fletes, pero no tenía una empresa constituida o bien si existía una empresa como tal no pagaba nada. Además, el Ministerio no tenía un sistema de control unificado y coordinado con el Banco de Previsión Social y la Dirección General Impositiva como para controlar en la calle a ese señor que salía a hacer fletes, ya sea en el interior o en Montevideo o a nivel interdepartamental. Esto dio lugar a que muchos transportistas empezaran a cobrar el flete de la necesidad. Tal como lo explicaba al comienzo de la sesión, esto, en primera instancia, se puede mirar con cierta compasión, pero si se observa desde el punto de vista de los efectos que produce en el entramado social nos encontramos con que se beneficia sólo a ese señor y se perjudican a todos los demás. Digo esto porque con este sistema de trabajo se ha destruido toda la estructura de fletes, debido a que al fletero le era suficiente obtener un ingreso para el gasoil y para comer ese día. Sin embargo, dentro de ese mecanismo no consideró el pago de la Dirección General Impositiva, el seguro de accidentes y el aporte al Banco de Previsión Social del empleado, ni el pago de licencia ni de salario vacacional. Inclusive, se da la situación de que si se enferma el empleado no tiene el beneficio de DISSE.

Entonces, lo que se intentó hacer con el Ministerio fue un trabajo que realmente en nuestra opinión fue inédito, ya que los propios controlados, los transportistas, asumimos la actitud de vanguardia en el sentido de cooperar con el Estado para controlarnos a nosotros mismos. Se trataba, entonces, de fijar reglas de juego claras porque, de lo contrario, si el Estado no hacía nada, cada vez más gente iba a pasar de la formalidad a la informalidad. Por eso, reitero, nos propusimos fijar reglas de juego claras y luego, cuando todos fuéramos controlados, buscáramos abaratar el costo de los impuestos, pero en el entendido de que todos teníamos que pagar, o sea, de que no teníamos que jugar a la mosqueta. Fue así que surgió la creación de este órgano de control según el cual todos los transportistas están registrados en el Ministerio para poder controlarnos a nosotros mismos. Se trata de un órgano de control mixto, de modo tal que el fletero pague la Patente de Rodados, los aportes al Banco de Previsión Social correspondientes al empleado y la Dirección General Impositiva. La idea es que si no paga todo esto, esa diferencia la va a trasladar al precio del flete, que va a bajar y, de este modo, se tiran los precios a la baja de los fletes de todos los transportistas formales. Inclusive, hay tarifas de referencia en el Ministerio en las que se establece cuánto vale el flete por kilómetro. Allí está calculado el valor del costo fijo para que, inclusive, eso actúe como una especie de gatillo, a los efectos de controlar aquellas situaciones en las que el fletero cobra menos de lo establecido y si en realidad lo que está sucediendo es que no paga los impuestos correspondientes. En los hechos, lo primero que se hace cuando no da la plata, es no pagar los impuestos y, lo segundo, es tener al empleado en negro. Obviamente, el transportista trabajando de esta manera va a comer, pero va a perjudicar al resto porque, como dije antes, no paga al Estado, ni los seguros de accidentes. Inclusive, hay casos en los que se deja para atrás la Patente de Rodados y luego se empadrona en Artigas cuando, en realidad, el camión trabaja en Montevideo. En fin, son todas chicanas que perjudican a los terceros.

Lo cierto es que todo esto termina por bajar el precio del flete, debido a que si no paga los impuestos sus costos son más bajos. Pero, como dije antes, esto nos perjudica a todos.

Por todo lo expuesto, puedo decir que esta propuesta fue hecha a conciencia en un trabajo conjunto con el Estado y su fin era controlarnos a nosotros mismos aplicando una normativa y reglas de juego claras, aunque entendemos que de pronto esta propuesta surge en el peor momento del país.

Toda esta situación nos trajo algún problema interno e incluso, los transportistas de Treinta y Tres, no nos entendieron y hemos tenido muchas asambleas con ellos. Estos son costos que a veces tenemos que pagar en la interna.

De todos modos, la verdad es que estamos convencidos de que este es el camino, o sea, propender a la profesionalización o, más que nada, y con un título menos pomposo, procurar la formalidad en la actividad. Sabemos que, trabajar en la informalidad, a la larga, va a perjudicar a todos.

Además, se da otra situación. Se bajaban los fletes porque los costos eran más bajos y, al final, ese ahorro lo obtenían empresas que incluso son grandes y que son las contratantes de fletes. Se da el caso de que el contratante del flete decide contratar al que cobra, por ejemplo, uno, en lugar de cinco, pero esa persona con lo que cobraba simplemente podía comer y poca cosa más porque, los cuatro pesos de diferencia ni siquiera quedaban en el transportista, ni en el Estado, ni en los empleados, sino que se beneficiaba la empresa contratante porque pagaba menos. En consecuencia, se perjudicaba mucha gente y el transportista informal simplemente ganaba para comer y muy poco más. A su vez, estamos seguros de que no existe la cultura en general de personas que quieran estar en la informalidad para ganar más dinero, porque lo que logran es, reitero, comer. Tampoco se intenta mirar hacia atrás tratando de hacer un sistema que permita cobrar y dar a cada uno lo que le corresponde, o sea, al empleado, al Banco de Seguros y al Banco de Previsión Social. Podemos controlarnos entre todos con un sistema transparente, de forma tal que las reglas de juego sean las mismas y las cumplamos todos. De lo contrario, los transportistas formales -grupo que cada vez se reduce más- van a tomar la decisión de pasar a la informalidad, porque observan que el Ministerio no controla, no se solicita certificado del Banco de Previsión Social ni de la Dirección General Impositiva, y da lo mismo si pagan o no el seguro de accidente. Para algunos esto puede representar una "viveza", pero como institución fuimos viendo que esta situación nos pondría en una encrucijada, ya que en algún momento se presentaría la Dirección General Impositiva y muchos transportistas íbamos a tener problemas. Entonces, como gremial no podemos estar tolerando o alentando esa situación, máxime cuando vemos que quien se beneficiaba de la baja del flete por no pagar los impuestos, era quien lo contrataba. Entonces, ciertos transportistas eludían obligaciones y la plata se la llevaban los terceros que contrataban el flete. Esto no nos parecía justo.

En consecuencia, ese llamado a la responsabilidad que hicimos, internamente nos trajo algún problema con ciertos transportistas. Es la situación que estamos viviendo con algunos transportistas del interior.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Si esa es la situación, la idea sería que la ley fuera pareja para todos, o sea que nadie pague nada. En una palabra, la persona tiene su camión, su instrumento de trabajo, hace el servicio que se le solicita y que el Estado no venga a reclamar nada, ni Banco de Previsión Social, ni Dirección General Impositiva ni Banco de Seguros del Estado. Esta sería una de las hipótesis pero, obviamente, ustedes me van a decir cuáles pueden ser las consecuencias de todo esto. También puedo decir "pongamos el impuesto a la renta y punto". De cualquier forma, no estamos para polemizar y simplemente trato de averiguar -hasta como abogado del diablo- cuál es la problemática que se está planteando sobre esta mesa a nivel del transporte de carga. Muchas veces esto se ha planteado en la Comisión y también ha traído el tema el señor Ministro y, en consecuencia, debemos ir viendo cuáles son los problemas, para lo que es necesario conversar. Debemos tratar de comprender cómo es el país, cómo funciona y cuáles son sus resortes.

El señor Ministro Cáceres señalaba que íbamos a ser grandes exportadores de fletes, porque el sector de servicios y el comercio de tránsito serían una promesa para este país. Eso fue hace un tiempo, y luego se nos cayó Argentina, se deprimió la región y la situación se complicó. De cualquier forma, aunque la gráfica nos sea adversa, tenemos determinado enclave geográfico, un puerto y situación en el mapa que nos ubica entre Argentina y Brasil. Es obvio que las mercaderías van a transitar hacia un lado y hacia otro y también se quiere llegar del Atlántico al Pacífico. Entonces, el transporte es algo muy importante, ya no para nosotros, sino para otras generaciones.

De cualquier forma, lo que uno desea es comprender la situación, ver cómo funciona el sector y cuáles son los problemas que aparecen todos los días, a efectos de ser justos y, más que eso, tener buena puntería.

SEÑOR SERRENTINO.- A propósito de lo que señalaba el señor Senador Fernández Huidobro, deseo remitirme a algunos conceptos que reiteradamente se vuelcan ante la opinión pública sobre el transporte. Si bien esta es una actividad vinculada directamente a los servicios, debemos tener en cuenta que nuestro país es muy pequeño, tiene una vocación natural y necesita volcarse decididamente a una actividad cuyo mercado sea más amplio, ya sea para transportar lo que aquí se produce, como para recibir en las mejores condiciones y en la forma más económica posible, lo que se produce en la región.

Por lo tanto, apelo a extender un poco la función del transporte, no sólo como vendedor de fletes, sino como un operador comercial en sí mismo, ya que como decían aquí mis compañeros, requiere una especialización, un "know how" y un conocimiento fundamental de la actividad comercial del país y de la región. En realidad, este sector ata las dos puntas: el negocio del que vende y del que compra.

Por lo tanto, le agregaría a la condición de vendedor de flete que tiene el transporte, la de empresario del transporte. En definitiva, para que el transporte se sostenga en el futuro, como actividad empresarial, necesariamente debe acompañar las profundas transformaciones que el negocio está teniendo en el mundo moderno de hoy. Esto consiste en agregar valor a su actividad, que no se remite solamente a conducir un camión, sino también a la responsabilidad de manejar la carga y la operación comercial.

También sostengo que ha habido proyectos largamente acariciados desde el año 1995 a la fecha -como son las terminales de cargas, conocidas como terminales de carga logísticas- y a pesar de que el sector se nucleó con todas sus gremiales para integrarse en grandes iniciativas empresariales vinculadas a esta actividad, hasta ahora no se ha recibido el apoyo suficiente del sistema político y de nuestros gobernantes. Todo esto es necesario para que el sector se pueda sostener como altamente dinámico, quizás el más dinámico de nuestra economía, en virtud de que mueve una cantidad de puestos de trabajo en forma directa e indirecta.

Nada más; muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy realmente complacido con la presencia de ustedes en la Comisión.

Tal vez muchas cosas estén en juego; pero, por lo menos, se ha dado un paso adelante. Ustedes han comenzado a transitar un camino realista, porque tienen una competencia desleal de parte de gente que tampoco hacía nada, porque cuando les surgían problemas importantes con el camión, no tenían dinero para comprar otro. Conozco el tema porque también yo viví del trabajo de camionero. Siempre ha ocurrido que cuando el camionero compra una nueva unidad y entrega la anterior, queda debiendo algunos pesos. Ese es el esfuerzo que tienen que hacer los camioneros, porque hoy las cosas son diferentes.

En cuanto al tema del combustible, ustedes han tenido un beneficio, una rebaja, puesto que se los exoneró del IMESI -que, ese sí, bajaba la rentabilidad de las empresas- y ahora pagan un IVA que se descuenta, salvo que hagan lo que hace la mayoría de la gente, es decir, preguntar: "¿Con o sin boleta?". Lamentablemente, esa es la realidad.

La situación que está planteada con los agricultores no es fácil. Algún día habrá que legislar para decir que también los agricultores deben pagar un IVA -como ahora sucede con las frutas y las verduras- y, de esa manera, ustedes podrán lograr un abaratamiento.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Imagino a la gente facturando y, después, vendiendo el gasoil por fuera, más barato.

SEÑOR PEREZ.- Está previsto que lo descuenten, exclusivamente, las empresas profesionales de carga, y hasta un porcentaje de lo facturado, porque yo facturo, por ejemplo, por $ 10 y consigo en una estación de servicio otra factura por el mismo monto, no tendré nada que pagar. Hasta esto previmos, para que la evasión no se dé. Así, si uno factura $ 10.000 puede descontar, por concepto de combustible, hasta $ 3.000 y no $ 5.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que ustedes están en el buen camino. No obstante es muy difícil poner las cosas en orden; es muy fácil hablarlo, teorizar, pero muy difícil llevarlo a la práctica, sobre todo, cuando cuesta dinero. El camionero que hace competencia desleal, como ustedes dicen, come con eso y hace bajar los precios al otro.

No nos queda otra cosa que agradecer vuestra presencia, y les adelantamos que remitiremos todo el material al Ministerio, también lo que concierne al transporte internacional, para que se sepa cuál es el sentir de ustedes frente a esta situación.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 23 minutos.)